



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 118]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 9, 2004/आषाढ़ 18, 1926

No. 118]

NEW DELHI, FRIDAY, JULY 9, 2004/ASADHA 18, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 5 जुलाई, 2004

सं. टीएएमपी/62/2003-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार संयुक्त बर्थ किराया प्रभारों और पायर देयताओं के संशोधन के लिए मुम्बई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटन करता है।

अनुसूची

(मामला सं० टीएएमपी/62/2003-एमबीपीटी)

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(जून, 2004 के 22वें दिन पारित किया गया)

यह मामला संयुक्त बर्थ किराया प्रभारों और पायर देयताओं के संशोधन के लिए मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया है :-

(क) संयुक्त बर्थ किराया प्रभार

(i) संयुक्त बर्थ किराया प्रभारों में पिछली बार 1 नवम्बर, 1997 से केवल 25% का उर्ध्वगामी संशोधन किया गया था, हालांकि उस समय घाटा लगभग 43% था। जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के साथ तुलनीय दरें रखने के लिए उर्ध्वगामी संशोधन 25% तक सीमित किया गया था।

- (ii) इन प्रभारों को बाद में 26 मई, 1999 से 8 घंटे के आधार पर निर्धारित किया गया था और 5 वर्ष से भी अधिक समय से कोई वृद्धि नहीं की गई है।
- (iii) संयुक्त बर्थ कार्यकलाप वर्ष 2001-02 के लागत विवरण के अनुसार 168% का घाटा दर्शाता है। विभिन्न लागत कटौती उपायों के क्रियान्वयन के बावजूद भी इस सेवा को लाभकारी नहीं बनाया जा सका। संयुक्त बर्थ किराया प्रभारों से राजस्व 2001-02 में 43.42 करोड़ रुपए से कम होकर 2002-03 में 38.63 करोड़ रुपए रह गया है। अब प्रयास यह है कि संयुक्त बर्थ किराया प्रभारों को संशोधित किया जाए, ताकि 2002-03 का राजस्व बनाए रखा जा सके।

(ख) पायर देयताएं

एमओटी और पीर पाऊ में आने वाले पोतों पर लगाई जाने वाली वर्तमान पायर देयताएं 8 अगस्त, 2001 से लागू की गई थीं और इसलिए पायर देयताओं की समीक्षा अगस्त, 2003 में अपेक्षित हो गई है। वर्ष 2001-02 में इस सेवा में घाटा 186% था। इस सेवा से राजस्व 2001-02 में 21.81 करोड़ रुपए और 2002-03 में 28.65 करोड़ रुपए था। अब दरों को संशोधित करने का प्रयास है, ताकि 2002-03 में प्राप्त आय को बनाए रखा जा सके।

(ग) मुद्रास्फीति के कारण अतिरिक्त व्यय

टीएमपी के दिनांक 15 फरवरी, 2000 के पत्र के अनुसार वित्त मंत्रालय द्वारा प्रकाशित औसत मुद्रास्फीति दर पर विचार करते हुए प्रभारों की दो वर्ष में एक बार समीक्षा की जानी होती है। मुद्रास्फीति के कारण होने वाले अतिरिक्त व्यय की वर्ष 2001-02 में विद्यमान 6.94% की मुद्रास्फीति दर पर दरों में वृद्धि करके अंशतः वसूली किए जाने का प्रस्ताव है।

(घ) तटीय पोतों के लिए दरें

तटीय पोतों के लिए दरों को विदेशगामी पोतों के 70% पर संशोधित करने का प्रस्ताव नहीं है, बल्कि विदेशगामी पोतों के लिए दर के लगभग 1/3 पर बनाए रखे जाने का प्रस्ताव है।

(ङ) बर्थ किराया प्रभारों और पायर देयताओं को घंटे के आधार पर लगाने का वित्तीय प्रभाव

टीएमपी के आदेश के अनुसार संयुक्त बर्थ किराया प्रभार और पायर देयताएं 1 जून, 2003 से घंटे के आधार पर निर्धारित की जानी हैं। घंटे के आधार पर प्रभार निर्धारित करने से हो सकता है कि पोतों को उतने प्रभारों का भुगतान न करना पड़े, जितना कि वे पहले भुगतान करते थे। यह संभावना है कि पोतों का जीआरटी और रुकने की अवधि एकसमान होने पर, इस परिवर्तन से आय में लगभग 3.81 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की कमी हो सकती है। बर्थ किराया प्रभारों और पायर देयताओं के संशोधन का प्रस्ताव इस घाटे और कुछ हद तक भावी वृद्धि को पूरा करने के लिए किया गया है।

(च) डॉकवार दर

टीएएमपी ने अपने दिनांक 16 मई, 2001 के आदेश द्वारा एमबीपीटी को अलग-अलग बर्थों में उनके द्वारा प्रदान की जाने वाली अलग-अलग सेवाओं के लिए बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करने का निर्देश दिया था। कुछ बर्थों में आवृत्त स्थल और घाट क्रैनों के प्रावधान के अपवाद के साथ एमबीपीटी में लगभग सभी बर्थों पर प्रदान की जाने वाली सेवाएं एकसमान हैं। इसलिए, विद्यमान एकसमान बर्थ किराया प्रभारों की तुलना में इंदिरा डॉक और प्रिंसेज एंड विक्टोरिया डॉक के लिए डॉकवार अलग-अलग बर्थ किराया प्रभार निर्धारित किए गए हैं।

2.2 एमबीपीटी ने संयुक्त बर्थ किराया प्रभारों की दर में तटीय पोतों के लिए 18% और विदेशगामी पोतों के लिए 17% की वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। पायर देयताओं के मामले में तटीय पोतों के संबंध में 27% और विदेशगामी पोतों के संबंध में 25% वृद्धि प्रस्तावित है। राजस्व में 4.35 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की समग्र वृद्धि होने की आशा है।

2.3 एमबीपीटी के न्यासी बोर्ड ने 27 मई, 2003 को आयोजित अपनी बैठक में प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया है।

3.1 निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार एमबीपीटी का प्रस्ताव संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित कर दिया गया था।

3.2 संबंधित प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एमबीपीटी को पुनः सूचना के लिए अग्रेषित कर दी गई थीं। प्रयोक्ता संगठनों द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों पर एमबीपीटी ने प्रत्युत्तर दिया है।

4. एमबीपीटी ने बाद में बर्थ किराया प्रभारों की दरों तथा भारतीय रुपए की तुलना में अमरीकी डॉलर का मूल्यहास होने की वजह से आय में घाटा होने के कारण डॉलर में मूल्यवर्गित पायर देयताओं की दरों में 3% और उर्ध्वगामी संशोधन करने के लिए दिनांक 25 नवम्बर, 2003 के अपने पत्र द्वारा अनुरोध प्रस्तुत किया है। इस संबंध में एमबीपीटी ने निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया है :-

- (i) प्रस्ताव की तारीख से ही भारतीय रुपए की तुलना में अमरीकी डॉलर का मूल्यहास हो रहा है। अब तक अमरीकी डॉलर का लगभग 3% मूल्यहास हो चुका है। इसके परिणामस्वरूप, विदेशगामी पोतों को सेवाएं प्रदान करने पर एमबीपीटी को कम आय प्राप्त हो रही है और परिणामतः सेवाओं के घाटे में 7% की वृद्धि हो जाएगी।
- (ii) अमरीकी डॉलर की तुलना में रुपए का मूल्य बढ़ने से पायर्स में विदेशगामी पोतों को सेवाएं प्रदान करने से एमबीपीटी की संभावित आय लगभग 3% कम हो जाएगी। इससे सेवाओं के घाटे में 107% की वृद्धि हो जाएगी। अमरीकी डॉलर की तुलना में भारतीय रुपए में मूल्यवृद्धि के कारण राजस्व के अतिरिक्त घाटे को पूरा करने की दृष्टि से विदेशगामी पोतों के संबंध में अमरीकी डॉलर में निर्धारित पायर देयताओं में 3% की और उर्ध्वगामी वृद्धि करना भी आवश्यक हो गया है।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच-पड़ताल के आधार पर एमबीपीटी से हमारे दिनांक 9 फरवरी, 2004 के पत्र द्वारा विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। संयुक्त सुनवाई में किए गए निर्णय के अनुसार एमबीपीटी से हमारे दिनांक 16 फरवरी, 2004 के पत्र द्वारा कुछ विशेष सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

6. प्रत्युत्तर में, एमबीपीटी ने अपने दिनांक 6 मार्च, 2004 के पत्र द्वारा निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया है :-

(i) यातायात में गिरावट और यातायात के संभावित विपथन के कारण एमबीपीटी ने पोत-संबद्ध प्रभारों और काटने तथा रंगाई श्रमिकों की आपूर्ति के प्रभारों के संशोधन के लिए अपने पिछले प्रस्ताव में बर्थ किराया प्रभार में किसी संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया। बर्थ किराया प्रभार और पायर देयताओं का घंटे के आधार पर निर्धारण का परिणाम पत्तन की आय में कमी होगा। दोनों सेवाएं घाटे में प्रदान की जाती हैं। वर्ष 2002-03 में विद्यमान आय बनाए रखने और व्यय में हुई वृद्धि को पूरा करने के लिए प्रभारों को सीमांतिक रूप में संशोधित करने से पोतों पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा और यातायात विपथित नहीं होगा।

(ii) एमबीपीटी क्रमशः वर्ष 2002-03 और 2003-04 की तुलना में वर्ष 2003-04 में 6% और वर्ष 2004-05 में 9% अधिक पेट्रोल, तेल, स्नेहक (पीओएल) का प्रहस्तन करने की आशा रखता है। इसलिए, पायर देयताओं की आय का अनुमान वर्ष 2002-03 में सृजित आय को पार कर जाता है।

चूंकि, पिछले कुछ वर्षों में कंटेनर यातायात में गिरावट की प्रवृत्ति रही है, इसलिए वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए बर्थ किराए के संबंध में राजस्व में सीमांतिक कमी का अनुमान लगाया गया है।

(iii) अपतटीय आपूर्ति पोतों और उन पोतों, जो कार्गो के वहन में लगे हैं, के लिए लगाए जाने योग्य बर्थ किराया प्रभार को संशोधित करने के वित्तीय प्रभाव का परिणाम वर्ष 2003-04 (एक महीने के लिए) 8.5 लाख रुपए और वर्ष 2004-05 के लिए 1.02 करोड़ रुपए की अतिरिक्त आय होगा।

(iv) चूंकि, प्रभारों के पूर्वानुमानित संशोधन, बजट की तैयारी आदि पर पिछले 5 महीनों में सृजित आय की प्रवृत्ति जैसे कारकों के आधार पर बजट के प्रयोजनार्थ आय का अनुमान रुपए के रूप में किया जाता है, इसलिए एमबीपीटी ने अनुमान तैयार करते समय विनिमय दर में घट-बढ़ के प्रभाव का पता लगाने के लिए कोई ब्योरेवार विश्लेषण नहीं किया है।

(v) जीअरटी के रूप में वास्तविक पोत यातायात निम्नानुसार है :

(मिलियन टन)

	झुँक	पायर्स	जोड़
2001-02	12.69	15.29	27.98
2002-03	12.79	15.46	28.25
2003-04@	14.65	17.60	32.25
2004-05@	13.38	16.12	29.50
2005-06@	13.61	16.40	30.01

@ पूर्वानुमान

(vi) एमबीपीटी ने बर्थ किराया और पायर देयताओं के लिए लागत विवरणी और वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए पत्तन और गोदी सुविधाओं के लिए समेकित लागत विवरणी अग्रेषित की है।

- (vii) बर्थ किराया और पायर देयताओं के लिए तटीय पोत दरों के पुनः विवरण के कारण अतिरिक्त आय निम्नानुसार है :-

(करोड़ रुपए)		
वर्ष	बर्थ किराया	पायर देयताएं
2004-05	1.33	4.42
2005-06	1.33	4.75

- (viii) एमबीपीटी ने जून, 2003 से जनवरी, 2004 तक की अवधि के लिए बर्थ किराया और पायर देयताओं से सृजित आय के ब्योरे प्रस्तुत किए हैं ।
- (ix) वर्ष 2003-04 और 2004-05 के प्रत्येक वर्ष में वित्त और विविध व्यय में 8 करोड़ रुपए की काफी वृद्धि के संबंध में एमबीपीटी ने यह स्वीकार किया है कि असावधानी से संशोधित लागत विवरणी के विनियोजन और प्रस्तुत करने में त्रुटि हुई थी ।
- (x) एमबीपीटी की पेंशन निधि को 2070 करोड़ रुपए तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता है । इस 2070 करोड़ रुपए में से 1359 करोड़ रुपए मौजूदा 26845 पेंशनभोगियों की पेंशन देयता, एमबीपीटी के 17341 कर्मचारियों के पेंशन और उपदान देयता के लिए 569 करोड़ रुपए और 142 करोड़ रुपए हैं । अपेक्षित स्तर तक पेंशन निधि में वृद्धि करने के लिए आवश्यक और अंशदान 1054 करोड़ रुपए का है । आयकर की छूट को ध्यान में रखते हुए पहले 5 वर्षों में 5 बराबर किस्तों में 1054 करोड़ रुपए का अंशदान किया जा सकता है । तदनुसार, संशोधित अनुमान, 2003-04 में पेंशन निधि में 210 करोड़ रुपए का प्रारंभिक अंशदान करने का प्रस्ताव किया गया है ।
- (xi) घाट क्रेनों की उपलब्धता और उपयोग तथा प्रचालन एवं अनुरक्षण पर व्यय निम्नानुसार है :-

घाट क्रेनों की उपलब्धता और उपयोग का ब्योरा

	2001-02	2002-03	2003-04@	2004-05@	*2005-06@
उपलब्ध घंटों की निवल कुल संख्या	332769	310041	360372	338517	335425
घंटों में उपयोगिता	70219	58666	61949	66915	64437
प्रतिशतता	21.10%	18.92%	17.19%	19.77%	19.21%
घाट क्रेनों पर व्यय (करोड़ रुपए)	5.60	5.39	6.39	6.02	6.04

इंदिरा डॉक में घाट क्रेनों की आवश्यकता का अध्ययन और आकलन करने के लिए गठित समिति ने मौजूदा 13 टन के 4 क्रेनों और बीपीएक्स के 6 टन वाले 2 क्रेनों का पुनरुद्धार करने और 2 चरणों में 6 टन वाले 20 नए क्रेनों के संस्थापन की सिफारिश की है । अधिप्राप्ति प्रक्रिया प्रारंभिक दशा में है और वास्तविक अधिप्राप्ति तक इसमें कुछ और समय लग सकता है ।

- (xii) संयुक्त बर्थ किराया प्रभार लगाने के एवज में प्रदान की गई सेवाएं/सुविधाएं निम्नानुसार हैं :-

(क) बर्थ किराया

(ख) घाट क्रेन

2114 21/04

- (ग) रात्रि, रविवार समयोपरि कार्य
- (घ) स्थानीय टेलीफोन की आपूर्ति
- (ङ) कूड़ा-ककट को हटाना
- (च) बंकरिंग
- (छ) थोक कार्गो की उतराई करते समय बर्थ में पुलियों; मेनहोल को ढांकना ।
- (ज) विशेष उपस्कर और अग्निशमन संबंधी निगरानी ।

7.1. इस मामले में इस प्राधिकरण के कार्यालय में दिनांक 11 फरवरी, 2004 को एक संयुक्त सुनवाई हुई थी । संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपना निवेदन किया था । एमएनएसए ने प्रति घंटे के बर्थ किराया दरें लागू करने के कारण राजस्व में कमी के विश्लेषण पर टिप्पणी करने का अवसर देने के लिए अनुरोध किया । तदनुसार, 'एमएनएसए' को एमबीपीटी के दिनांक 6 मार्च, 2004 के पत्र की प्रतिलिपि प्रस्तुत की गई थी । इसके प्रत्युत्तर में 'एमएनएसए' ने निम्नलिखित मुख्य बिंदुओं का वर्णन किया है :—

- (i) अगर प्रस्तावित संशोधन स्वीकृत किया जाता है तो व्यापार जगत को वास्तव में बर्थ किराए और पायर देयताओं में 10% से 15% अधिक लागत का व्यय करना होगा ।
- (ii) एमबीपीटी ने सभी पोतों, जो मुम्बई आए हैं, के राजस्व में अंतर की विस्तृत विवरणी प्रस्तुत नहीं की है ।
- (xiii) खराब अवसंरचना और निम्न उत्पादकता के कारण कंटेनर यातायात और थोक कार्गो पिछले कुछ वर्षों से सतत रूप से गिरता रहा है । खाद्य तेल जैसे द्रव कार्गो और इस्पात जैसे ब्रेकबल्क कार्गो ही एकमात्र कार्गो हैं, जिन्होंने यातायात में वृद्धि दर्शाई है । ये कार्गो अपना प्रकृति से तीव्र संचलनकारी हैं और उनका वहन करने वाले पोत आत्मनिर्भर हैं । एमबीपीटी बर्थ प्रदान करने के अतिरिक्त इन पोतों को बहुत कम अथवा कोई सेवा प्रदान नहीं कर रहा है । यह पोत अन्य श्रेणियों के कार्गो में घटते हुए यातायात के कारण कथित घाटे की मार झेलेंगे । यह विडम्बनापूर्ण है कि एमबीपीटी व्यापार जगत को बहुत कम अथवा किसी सेवा के बिना इन कार्गो की प्रकृति के कारण शीघ्र फेरे लगाने और बेहतर उत्पादकता का दावा कर रहा है ।
- (iv) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिनांक 16 मई, 2001 के आदेशानुसार एमबीपीटी को विभिन्न बर्थ पर प्रदान की गई विभिन्न सेवाओं पर निर्भर करते हुए बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करना होगा । एमबीपीटी ने पीएंडवी गोदी, जहां कार्गो पोत का प्रहस्तन नगण्य है, के बर्थ किराया प्रभार को मुद्दे को छिपाने के लिए कम करने का प्रस्ताव किया है । इंदिरा गोदी की कई बर्थ में क्रेन अथवा शोड नहीं हैं और कोई रियायत प्रदान नहीं की जाती है । तटीय क्रेन इस्पात कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपर्याप्त हैं ।

7.2. 'एमएनएसए' से विशेषकर प्रति घंटे बर्थ किराया दरों को लागू करने के कारण राजस्व में कमी के ब्योरे के संदर्भ में एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त ब्योरे पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करते हुए प्राप्त दिनांक 1 अप्रैल, 2004 के पत्र की प्रतिलिपि एमबीपीटी को उसकी टिप्पणी के लिए अग्रेषित की गई थी । एमबीपीटी से कतिपय अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण, भी अपेक्षित थे । एमबीपीटी ने दिनांक 28 मई, 2004 के पत्र द्वारा हमारे द्वारा उठाए गए कुछ बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है । एमबीपीटी ने 'एमएनएसए' की टिप्पणियों पर भी अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है । एमबीपीटी द्वारा उल्लिखित मुख्य बिंदु निम्नानुसार हैं :—

- (क) एमबीपीटी ने अनुमानित पोत यातायात और बर्थ किराए तथा विद्युत देयताओं के लिए तटीय पोत दर के पुनः वर्णन (परिवर्तन रहित) के आधार पर वर्ष 2005-06 के लिए लागत विवरणी प्रस्तुत की है ।
- (ख) एमबीपीटी ने यह कहते हुए कि पत्तन और गोदी सुविधाओं के लिए उसके द्वारा पहले प्रस्तुत लागत विवरणी में इसे पोत-संबद्ध प्रभारों में शामिल किया गया था, अलग-अलग सभी पोत-संबद्ध कार्यकलापों के लिए वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए लागत विवरणी प्रस्तुत नहीं की ।

- (ग) एमबीपीटी ने प्रतिघंटे और 8 घंटे की पाली के आधार पर जून, 2003 से मार्च, 2004 तक बर्थ किराए, पायर देयताओं पर अर्जित आय की तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत की है, जिसके अनुसार प्रभार की इकाई में परिवर्तन के कारण बर्थ किराया में 95.54 लाख रुपए और पायर देयताओं में 274.42 लाख रुपए की हानि हुई है ।
- (घ) अपतटीय आपूर्ति पोतों के लिए लगाए जाने योग्य बर्थ किराया प्रभार में संशोधन के कारण वर्ष 2005-06 के लिए अतिरिक्त आय 1.02 करोड़ रुपए हो सकती है ।
- (ङ) प्रतिघंटे की दर लागू करने से पोत स्वामियों को पत्तन को बर्थ किराया और पायर देयताओं के कम भुगतान द्वारा कुछ लाभ प्राप्त हुआ है । पत्तन के निरंतर प्रयास के कारण, बर्थ में पोत के रुकने की अवधि भी कम हो गई है, जिसके परिणामस्वरूप पोत स्वामियों की बर्थ किराए प्रभार के कम भुगतान से और जहाज की निष्क्रिय अवधि में कमी के कारण बचत से लाभ हुआ है । एमबीपीटी का प्रयास आय और व्यय के बीच अंतर की वर्ष 2002-03 के स्तर तक प्रतिबंधित करने का प्रयास है । इस प्रकार, दरों में सीमांतिक वृद्धि उचित है । घटते हुए कंटेनर यातायात पर 'एमएएनएसए' द्वारा किए गए वर्णन के संबंध में यह कहा जाता है कि एमबीपीटी को पड़ोसी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा करनी होगी । अंतर्निहित वास्तविक बाधाओं के बावजूद एमबीपीटी यातायात की घटती हुई प्रवृत्ति को रोकने के सभी प्रयास कर रहा है । इस प्रयास के लिए एक उपाय और एमबीपीटी में कंटेनर के प्रहस्तन की लागत कम करने के रूप में पत्तन पोत की तरफ से कंटेनर यार्ड तक और विलोमतः दुलाई बढ़ाने का कार्य दिनांक 15 मई, 2004 से प्रारंभ कर चुका है । एमबीपीटी कंटेनरों के लिए संयुक्त बॉक्स दर निर्धारित करने की भी प्रक्रिया में है ।

'एमएएनएसए' के थोक कार्गो के बारे में निवेदन के संबंध में कांडला पत्तन पर कार्गो का प्रहस्तन निजी श्रमिकों द्वारा किया जा रहा है और एमबीपीटी में कार्गो का प्रहस्तन पत्तन श्रमिकों द्वारा किया जाता है । एमबीपीटी थोक और इस्पात कार्गो के लिए जहाजी कुली की सेवाएं भी प्रदान करता है, जिसमें यहां तक कि पत्तन द्वारा व्यय की गई प्रत्यक्ष लागत जहाजी कुली की सेवाएं प्रदान करने के लिए निर्धारित प्रभारों द्वारा वसूल नहीं की जा रही है । एमबीपीटी को अपना राजस्व छोड़ देने और प्रत्यक्ष लागत की वसूली किए बिना घाटे में निरंतर सेवाएं प्रदान करने के लिए बल देने से पत्तन की वित्तीय अस्थिरता होगी । इसलिए, बर्थ किराया प्रभार में लगभग 18% की सीमांतिक वृद्धि उचित है ।

'एमएएनएसए' के इस आशय के संबंध में कि एमबीपीटी द्रव थोक कार्गो के लिए कोई सेवा प्रदान नहीं कर रहा है, यह कहा जाता है कि एमबीपीटी पेट्रोल, तेल, स्नेहक उत्पादों और द्रव रसायनों जैसे द्रव थोक के प्रहस्तन के लिए बड़ी राशि का निवेश करके अत्याधुनिक सुविधाएं प्रदान करता है । एमबीपीटी द्वारा दी जाने वाली सुविधाएं समीपस्थ पत्तनों में उपलब्ध नहीं हैं ।

जब भी खाद्यान्न तेल के पोत गोदी में बर्थ किए जाते हैं, तब उस विशिष्ट बर्थ का शेड और खुला घाट पोतों द्वारा खाद्यान्न तेल की उतराई करते समय पूर्णतः उपयुक्त रहता है ।

7.3. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध है । संयुक्त सुनवाई में संबंधित पार्टियों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा दिए गए तर्कों का सार संबंधित पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा । ये व्योरे हमारी वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं ।

8. इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में विचारार्थ निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) यह मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से एक और खण्डशः संशोधन प्रस्ताव है । एमबीपीटी के प्रशुल्क की विस्तृत समीक्षा की आवश्यकता का इस प्राधिकरण द्वारा इसके दिनांक 9 जनवरी, 2004 के पिछले आदेश सहित कई बार विशेष उल्लेख किया गया है । चूंकि, यह प्रस्ताव एमबीपीटी द्वारा उसके पोत-संबद्ध प्रभारों और कटाई और रंगाई श्रमिकों की आपूर्ति

- के प्रभारों के संशोधन के उसके पूर्व प्रस्ताव के निपटान के पूर्व किया गया है, इसलिए इस प्रस्ताव को विचारार्थ लिया गया है। इस प्रस्ताव में एमबीपीटी द्वारा दिया गया बुनियादी बल बर्थ किराया प्रभार की दरें और पायर देयताओं को उस स्तर, जिस स्तर पर इन कार्यकलापों से भावी राजस्व वर्ष 2002-03 के स्तर पर बनाए रखा जायेगा, तक संशोधित करने पर है। प्रस्तावित संशोधन के कारण सृजित होने वाले अनुमानित राजस्व में समग्र वृद्धि प्रतिवर्ष 4.35 करोड़ रुपए है। अपने प्रारंभिक प्रस्ताव के बाद एमबीपीटी ने विदेशी मुद्रा घट-बढ़ के कारण प्रत्याशित राजस्व हानि को प्रतिसंतुलित करने के लिए डॉलर मूल्यवर्गित मदों में 3% की अतिरिक्त वृद्धि की भी मांग की है।
- (ii) पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के अपने पूर्व प्रस्ताव, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा उसके दिनांक 9 जनवरी, 2004 के आदेश द्वारा अनुमोदित किया जा चुका था, में एमबीपीटी ने यातायात के विपथन की आशंका करते हुए बर्थ किराया प्रभार में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया। अब इसने अपने पूर्व कथन को परिवर्तित कर दिया है और बर्थ किराया दरों और पायर देयताओं के उर्ध्वमुखी संशोधन का प्रस्ताव किया है। 'एमएनएसए' और तेल कंपनियों ने विशेष रूप से यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव का वर्णन किया है, अगर प्रस्तावित दरें कार्यान्वित की जाती हैं। इन संगठनों के विचार एमबीपीटी को उपलब्ध कराए गए हैं और अभी तक पत्तन अपने प्रस्ताव पर कार्यवाही करने की इच्छा रखता है। यह मानना होगा कि एमबीपीटी का प्रस्ताव संबंधित कार्यकलापों में लागत घाटा द्वारा आवश्यक हुए स्तरों तक दरों में वृद्धि की मांग नहीं करता। एमबीपीटी ने इस कार्यवाही में बारम्बार बल दिया है कि उसका उद्देश्य इन कार्यकलापों से भावी आय को कम से कम उस स्तर, जिसे वर्ष 2002-03 में प्राप्त किया गया था, तक बनाए रखना है।
- (iii) इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 1 जून, 2003 से प्रतिघंटा बर्थ किराया प्रभार लागू करने को राजस्व में पूर्वानुमानित हानि के लिए कारणों में से एक बताया गया है। यह मानना होगा कि प्रतिघंटे दर को लागू करने के पूर्व संगत राजस्व प्राप्ति उतनी उचित प्रशुल्क व्यवस्था के कारण नहीं है। बर्थ किराए की इकाई में ऐसा परिवर्तन लागू करते समय इस प्राधिकरण ने अवलोकन किया है कि दरों का निर्धारित समय से पहले संशोधन तभी किया जाएगा, अगर पत्तन द्वारा की गई आंतरिक समीक्षा से किसी गंभीर वित्तीय जटिलता का प्रकटन होता है। एमबीपीटी के मामले में भावी राजस्व में पूर्वानुमानित कमी प्रभावित करने की इकाई में किए गए परिवर्तन द्वारा ही अंशदान किया गया प्रतीत नहीं होता। अमरीकी डॉलर की तुलना में भारतीय रुपए की वृद्धि जैसे अन्य कारक और उत्पादकता में सूचित सुधार भी उसके लिए कारण पाए गए हैं।
- (iv) गोदी-वार बर्थ किराया प्रभार के निर्धारण के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा इसके दिनांक 9 जनवरी, 2004 के पूर्व आदेश द्वारा अनुमोदित किया जा चुका है। 'एमएनएसए' ने इंदिरा गांधी में कुछ बर्थ, जो पीएडवी गोदी में कमोवेश बर्थ के समान हैं, के लिए बर्थ किराया प्रभार में और सुधार करने का सुझाव दिया गया है। पत्तन को उन बर्थों, जहां क्रेन भाड़ा अलग से अथवा प्रहस्तन प्रभार के भाग के रूप में लगाया जाता है, के लिए पृथक बर्थ किराया प्रभार के निर्धारण पर विचार करने का सुझाव दिया जा चुका है। जब लागत की स्थिति सुधरती है, तब पत्तन एक ही गोदी प्रणाली के भीतर क्रेन और गैर-क्रेन बर्थ के लिए विभेदक बर्थ किराया निर्धारित करने का भी प्रयास कर सकता है। 'एमएनएसए' के अनुरोध पर एमबीपीटी ने संयुक्त बर्थ किराया में शामिल विभिन्न सेवाओं की सूची भी बनाई है और इंगित किया है कि उसने अपनी तरफ से ऐसी किसी सेवा को वापस नहीं लिया है। संयुक्त बर्थ किराया प्रभारों को विभाजित करना सभी महापत्तनों के लिए साझा तौर पर लिया जाने वाला निर्णय है। ऐसे समय तक मौजूदा व्यवस्था जारी रहेगी।
- (v) 'एमएनएसए' ने पोतों के स्तर के रूपान्तरण और दंडात्मक बर्थ किराया लगाने के मामले में मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था की समीक्षा करने के बारे में कुछ सुझाव दिए हैं। 'एमएनएसए' द्वारा इस संबंध में किए गए अवलोकनों पर इस प्राधिकरण के दिनांक 9 जनवरी, 2004 के आदेश में विस्तारपूर्वक चर्चा की गई है और इसलिए उनकी पुनः इस विश्लेषण में चर्चा नहीं की गई है।

- (vi) इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार तटीय पोत दरों का विभिन्न पत्तनों में प्रशुल्क की विनियामक समीक्षा के समय पुनः वर्णन किया जाता है, ताकि ऐसी दरों को विद्यमान विदेशी मुद्रा दर के संदर्भ में विदेशगामी पोतों के 70% पर रखा जाए। ऐसे पुनः वर्णन का आदेश इस प्राधिकरण द्वारा एमबीपीटी के पोत-संबद्ध प्रभारों के संबंध में उसके दिनांक 9 जनवरी, 2004 के हाल के आदेश में दिया गया था।
- वर्तमान प्रस्ताव में एमबीपीटी ने विदेशगामी पोत दरों के संदर्भ में तटीय पोत दरों के पुनः वर्णन का प्रस्ताव नहीं किया है। सरकार की नीति तटीय नौवहन को प्रोत्साहित करना है। हाल ही में, भारत सरकार ने तटीय पोतों/कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क लागू करने पर इस प्राधिकरण से परामर्श किया है। यह विचार भी व्यक्त किया गया था कि तटीय दरों को विदेशगामी पोत दरों से नहीं जोड़ा जाना चाहिए। इस संबंध में सरकार के हाल के विचार को मानते हुए और इस तथ्य के दृष्टिगत कि एमबीपीटी ने तटीय पोत दरों के ऐसे पुनः वर्णन की विशेष रूप से मांग नहीं की है। यह प्राधिकरण इस मामले में तटीय पोत प्रभारों के पुनः वर्णन पर जोर नहीं देना चाहता।
- (vii) प्रस्ताव के चरण पर, एमबीपीटी ने वर्ष 2003-04 और 2004-05 प्रत्येक के लिए बर्थ किराया प्रभारों के कारण 38 करोड़ रुपये की आय पूर्वानुमानित की है। तत्पश्चात एमबीपीटी ने स्पष्ट किया कि उसके अनुमान को वर्ष 2003-04 के 10 महीने के लिए वास्तविक राशि पर विचार करते हुए वार्षिकीकृत आय के आधार पर कम किया जाना चाहिए। तदनुसार, इसने वर्ष 2003-04, 2004-05 और 2005-06 के लिए आय के संशोधित अनुमान प्रस्तुत किए हैं। पायर देयताओं के संबंध में पत्तन ने वर्ष 2003-04, 2004-05 और 2005-06 के लिए आय के अनुमान संशोधित किए हैं, क्योंकि यह पेट्रोल, तेल स्नेहक (पीओएल) यातायात में वृद्धि की प्रत्याशा करता है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत आय के संशोधित अनुमान पर इस विश्लेषण में निर्भर रहा गया है।
- (viii) जैसा पहले उल्लेख किया गया है, यह एक खण्डशः संशोधन प्रस्ताव है। ऐसे प्रस्ताव औचित्य का विश्लेषण करने और विभिन्न कार्यकलापों के बीच लागत आवंटन की अतिव्याप्ति दूर करने में सदैव समस्याएं उत्पन्न करते हैं। इसके अतिरिक्त, एमबीपीटी के प्रस्ताव में कार्यकलापों के लागत घाटे द्वारा यथावश्यक दरों में वृद्धि की मांग नहीं की गई है। इसे ध्यान में रखते हुए, लागत स्थिति का गहराई से विश्लेषण नहीं किया गया है और साधारणतया एमबीपीटी द्वारा सूचित स्थिति पर विश्वास किया जाता है।
- (ix) इस स्थिति के होते हुए भी, वार्षिक वृद्धि के संदर्भ में लागत अनुमानों में कुछ समायोजन किए गए हैं। एमबीपीटी ने अपने भावी लागत अनुमानों को प्रदर्शित करने के लिए प्रतिवर्ष 6.94% की वार्षिक मुद्रास्फीति का पूर्वानुमान किया है। यह प्राधिकरण अन्य पत्तनों के प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव के लिए 6% की वार्षिक वृद्धि, जिसका हाल में निर्णय लिया गया है, की अनुमति देता रहा है। तदनुसार, इस मामले में भी व्यय का पूर्वानुमान संयत किया गया है।
- (x) अपने दिनांक 9 जनवरी, 2004 के पूर्व आदेश में इस प्राधिकरण ने अवलोकन किया कि नौवहन में प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों को देखते हुए पत्तन को घाट क्रेनों पर व्यय की गई लागत की कटौती करने की दृष्टि से निम्न क्षमता वाले घाट क्रेनों के बड़े की उच्च क्षमता बनाए रखने की आवश्यकता की समीक्षा करनी चाहिए। पत्तन को यह सुझाव दिया गया था कि लागत सक्षम प्रचालन प्रदान करने के लिए उपरिव्ययों में कमी प्राप्त करने की आवश्यकता है। इस संबंध में पूछे गए प्रश्न पर पत्तन ने बताया कि उसने पुराने क्रेनों के प्रतिस्थापन की प्रक्रिया प्रारंभ की है और उसने वर्ष 2003-04 की तुलना में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए घाट क्रेनों पर होने वाले व्यय में सीमांतिक कमी का पूर्वानुमान किया है।
- (xi) वर्ष 2003-04 और 2004-05 प्रत्येक में पूर्वानुमानित वित्त और विविध व्यय में 8 करोड़ रुपये की पर्याप्त वृद्धि हुई थी। जब इंगित किया गया, पत्तन ने सेवानिवृत्ति लाभों और बोनस के विभाजन में भूल स्वीकार की है और त्रुटि को सुधारने के लिए अपनी पूर्व लागत विवरणी को संशोधित किया है।

वित्त और विविध व्यय का ब्योरेवार आंकड़ा उपलब्ध नहीं है। फिर भी यह प्रतीत होता है कि अपनी पेंशन निधि को पुनर्बलित करने पर पर्याप्त व्यय को विचाराधीन कार्यकलापों में विभाजित किया गया है। जबकि यह प्राधिकरण अपनी पेंशन निधि को निर्मित करने के लिए पत्तन के दृष्टिकोण का समर्थन करता है, फिर भी वह बुनियादी प्रशुल्क

2114 21/04

का निर्धारण करते समय स्वीकार्य लागत के रूप में पूर्व देयता के लिए निधि को अंशदान स्वीकार नहीं करना चाहता। यह उल्लेखनीय है कि ऐसी स्थिति इस प्राधिकरण द्वारा मोरमुगाओ पत्तन न्यास के मामले में बनाई रखी गई थी, जब उस पत्तन द्वारा ऐसा ही प्रस्ताव रखा गया था। अगर यह पाया जाता है कि संग्रहित अधिशेष/प्रारक्षित निधि अथवा किया गया प्रावधान ऐसी देयताओं की पर्याप्त रूप से पूर्ति नहीं करता अथवा अन्य किसी उचित कारण से ऐसी देयताओं की पूर्ति के लिए सीमित अवधि के लिए एक विशेष दर निर्धारित की जा सकती है। उपलब्ध आंकड़ों के अभाव में, वित्त और विविध व्यय के लिए एमबीपीटी द्वारा दिए गए व्यय के पूर्वानुमानों को किसी संशोधन के बिना लागत विवरणी में शामिल किया गया है, जिसे प्रशुल्क के संगणन में पेंशन निधि में अतिरिक्त अंशदान मानने के दृष्टिकोण के समर्थन के रूप में नहीं लिया जाना चाहिए।

(xii) पत्तन ने कार्यशील पूंजी का अनुमान करते समय चालू परिसंपत्तियों के रूप में प्राप्त ब्याज, मकान निर्माण अग्रिम और बीडीएल को अग्रिम शामिल किया है। निवेश और मकान निर्माण अग्रिम पर ब्याज की आय प्रशुल्क संशोधन कार्य में संगत नहीं है। बीडीएल को अग्रिम राजस्व प्रारक्षित निधि के शेष से है। इसलिए, ये मर्दे कार्यशील पूंजी निकालने के लिए चालू परिसंपत्तियों का भाग नहीं है। अगर इन मुद्दों को छोड़ दिया जाता है तो कार्यशील पूंजी का अनुमान ऋणात्मक आंकड़ा होगा। इसलिए, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ इसे 'शून्य' के रूप में माना गया है।

(xiii) इस समय महापत्तन न्यासों के मामले में अनुमत्य लगाई गई पूंजी पर अधिकतम अनुमेय आय में वह ब्याज दर, जिस पर भारत सरकार का ऋण पत्तन न्यास को उपलब्ध होता है और इसके अतिरिक्त दो अनिवार्य निधियों में से प्रत्येक के लिए 3% शामिल है। महापत्तन न्यासों को उपलब्ध सरकारी ऋण की ऋण दर वित्तीय वर्ष 2003-04 के लिए 11.50% थी, जिसे अभी तक चालू वर्ष के लिए संशोधित नहीं किया गया है।

तदनुसार, लागत विवरणी में पत्तन द्वारा विचार किए गए 18.5% की तुलना में लगाई गई पूंजी पर अधिकतम अनुमेय दर 17.5% है। तदनुसार, लागत विवरणी में आवश्यक सुधार किए गए हैं।

पोत-संबद्ध प्रभारों और कटाई और रंगाई श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभारों की दरें संशोधित करने के अपने पूर्व प्रस्ताव में पत्तन ने इंगित किया था कि 30.5 एमटी की आकलित क्षमता की तुलना में वर्ष 2004-05 के लिए प्रहस्तन किए जाने वाला अनुमानित कार्गो यातायात 29.5 एमटी है। तदनुसार, क्षमता उपयोग वर्ष 2004-05 के लिए 96.72% होता है। पत्तन ने वर्ष 2005-06 के लिए कार्गो यातायात का अनुमान नहीं किया है। इसके विपरीत, उपलब्ध किसी अन्य सूचना के अभाव में वर्ष 2004-05 के लिए लागू 96.72% के क्षमता उपयोग पर इस विश्लेषण में भी वर्ष 2005-06 के लिए विचार किया गया है। जैसा अन्य प्रशुल्क मामलों में साधारणतया किया गया है, क्षमता उपयोग कारक के संदर्भ में पूंजी पर अधिकतम अनुमेय 17.5% की आय को संयत किया गया है।

(xiv) ऊपर दिए गए विश्लेषण के अधीन वित्तीय/लागत विवरणियों को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरणी अनुबंध 1(क) से (ग) के रूप में संलग्न हैं।

वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वित्तीय/लागत विवरणियों से प्रकटित परिणामों की सारांशित स्थिति नीचे सारणी में प्रस्तुत की गई है :-

क्र.सं.	कार्यकलाप	वर्ष 2004-05 के लिए अधिशेष/घाटा (करोड़ रुपए)	प्रचालन आय पर प्रतिशतता के रूप में अधिशेष/घाटा	वर्ष 2005-06 के लिए अधिशेष/घाटा (करोड़ रुपए)	प्रचालन की प्रतिशत के रूप में अधिशेष/घाटा
1.	पोत संबद्ध कार्यकलाप	(-)57.43	(-)30.42	(-)50.68	(-)28.57
2.	बर्थ किराया	(-)68.27	(-)208.87	(-)71.78	(-)219.60
3.	पायर देयताएं	(-)12.53	(-)41.88	(-)11.72	(-)36.45

चूंकि, एमबीपीटी द्वारा लागत आधारित दर का संशोधन प्रस्तावित नहीं है, इसलिए ऊपर इंगित लागत घाटे की स्थिति पर अधिक बल नहीं दिया गया है। फिर भी, यह संकेत देता है कि समग्र कार्यकलाप घाटे में है।

- (xv) चूंकि, प्रस्ताव का मुख्य उद्देश्य जैसा एमबीपीटी द्वारा दोहराया गया है, वर्ष 2002-03 के स्तर पर भावी राजस्व बनाए रखना है, वर्ष 2002-03 की तुलना में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए बर्थ किराए और पायर देयताओं के संबंध में अनुमानित आय स्थिति नीचे दी गई है :-

(लाख रुपए)

आय

कार्यकलाप	2002-03	2004-05	वर्ष 2002-03 की तुलना में प्रतिशत कमी(-)/वृद्धि(+)	2005-06	वर्ष 2002-03 की तुलना में प्रतिशत कमी(-)/वृद्धि(+)
बर्थ किराया	3863	3148	(-) 22.70%	3148	(-) 22.70%
पायर देयताएं	2865	2978	(+) 3.94%	3201.51	(+) 11.75%

बर्थ किराए के संबंध में वर्ष 2002-03 की तुलना में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए राजस्व में अनुमानित गिरावट 22.70% है। चूंकि, पत्तन ने तटीय पोतों के लिए मिश्रित बर्थ किराया प्रभार 18% और विदेशगामी पोतों के लिए 20% बढ़ाने का प्रस्ताव किया है, जो राजस्व में औसत गिरावट के भीतर है, इसलिए इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

पायर देयताओं के संबंध में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए अनुमानित आय वर्ष 2002-03 के राजस्व की तुलना में वास्तव में क्रमशः 3.94% और 11.75% अधिक है। चूंकि, पत्तन ने वर्ष 2002-03 में प्राप्त स्तर पर भावी राजस्व स्तर बनाए रखने के लिए संशोधन प्रस्तावित किया है और पायर देयताओं के मामले में ऐसे स्तर से अधिक के मौजूदा दरों पर भी प्राप्त किया जाना पाया गया है, इसलिए पायर देयताओं का संशोधन आवश्यक प्रतीत नहीं होता। इसके अतिरिक्त, बर्थ किराया प्रभार के संशोधन के कारण और पायर देयताओं में किसी संशोधन के बिना अतिरिक्त आय लगभग 6.30 करोड़ रुपए, जो एमबीपीटी, जो प्रस्तावित दरों से प्रति वर्ष 4.35 करोड़ रुपए की अतिरिक्त आय का पूर्वानुमान करता है, के अनुमानों को भी पार कर जाती है, होना प्रत्याशित है।

- (xvi) अपतटीय आपूर्ति पोतों के लिए एक पृथक बर्थ किराया प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा इसके दिनांक 9 जनवरी, 2004 के पूर्व आदेश द्वारा अनुमोदित किया गया था। बर्थ किराया प्रभार में वृद्धि अब अपतटीय आपूर्ति पोतों के लिए निर्धारित मौजूदा दरों पर भी लागू होगी।
- (xvii) जैसा कहा जा चुका है, पायर देयताओं का उर्ध्वमुखी संशोधन उस उद्देश्य, जिसके साथ प्रस्ताव एमबीपीटी द्वारा तैयार किया गया था, को देखते हुए आवश्यक नहीं है। एमबीपीटी ने प्रति घंटे के कार्यान्वयन की पुष्टि की है। चूंकि, मौजूदा दरों का मान पायर देयताएं 8 घंटे के आधार पर निर्धारित करता है, इसलिए इन्हें संशोधित निर्धारण में प्रति घंटे की दरों में परिवर्तित किया जाता है।
- (xviii) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन सरकार द्वारा जारी निर्देश के अनुरूप अनुमोदित दरें उच्चतम स्तर की होंगी और छूट/कटौतियां निम्नतम स्तर पर होंगी। एमबीपीटी के पास, अगर वह ऐसा चाहे, तो निम्नतर दरें प्रभारित करने की नम्यता होगी।

- (xix) अनुमोदित संशोधित दरें आदेश की अधिसूचना की तारीख से 2 वर्षों की अवधि के लिए वैध रहेंगी । दरों की वैधता इस प्राधिकरण द्वारा जब तक विशेष रूप से नहीं बढ़ाई जाए, आदेश की अधिसूचना की तारीख से दो वर्षों की समाप्ति पर स्वतः समाप्त हो जाएगी ।

9. इसके परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण एमबीपीटी के दरों के मान में निम्नलिखित संशोधन अनुमोदित करता है :-

- (i) खण्ड-IV के उप-खण्ड (क) के मौजूदा दरों के मान, संयुक्त बर्थ किराया प्रभार को हटाना और निम्नलिखित संशोधित अनुसूची को प्रतिस्थापित करना :

“बेलार्ड पायर और बेलार्ड पायर विस्तार, प्रिंस एंड विक्टोरिया गोदी और उसके बंदरगाह दीवार सहित इंदिरा गोदी और उसके बंदरगाह दीवार में आने वाले पोत, नौकाओं और बज्रों पर बर्थ किराया प्रभार ऐसे पोतों, नौकाओं और बज्रों के मास्टर अथवा स्वामियों या एजेंटों अथवा अवक्रेताओं द्वारा निम्नलिखित दरों पर देय होगा :-

क्र.सं.	निम्नलिखित में बर्थ किए गए पोत	प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी उच्चतम दर	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	इंदिरा गांधी और उसकी बंदरगाह दीवाल, बेलार्ड पायर और बेलार्ड पायर विस्तार	0.111	0.007
2.	प्रिंस एण्ड विक्टोरिया गोदी और उसकी बंदरगाह दीवार	0.086	0.0055

- (ii) खण्ड-IV के उप-खण्ड (क) के अधीन मौजूदा टिप्पणी 5, संयुक्त बर्थ किराया प्रभार को हटाना और निम्नलिखित संशोधित टिप्पणी 5 को प्रतिस्थापित करना :-

“5. गोदी में प्रवेश कर रहे 1000 जीआरटी से कम वाले प्रत्येक नौका और देशी नौका और मनोरंजन नौका और बंध नौका पर पहले 200 जीआरटी अथवा उसके भाग के लिए प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 5.016रुपए/0.4050 अमरीकी डॉलर और प्रत्येक अतिरिक्त 100 जीआरटी अथवा उसके भाग के लिए क्रमशः तटीय/विदेशगामी पोतों के संबंध में 2.507 रुपए/0.2025 अमरीकी डॉलर का बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा । यह रियायती दर अपतटीय आपूर्ति पोतों चाहे स्वचालित हो अथवा नहीं और विदेशी तथा तटीय व्यापार में चल रहे हों, को छोड़कर स्थानीय नौका, नौकाओं और बज्रों पर लागू होगी । यह रियायती दर बंध बज्रों और मनोरंजन नौकाओं पर भी उनके टनभार का ध्यान रखे बिना लागू होगी । प्रत्येक बजरे पर पृथक पोत के रूप में मानते हुए अलग-अलग बर्थ किराया प्रभार प्रभारित किया जाएगा । तथापि, जब बजरा घाट क्रेन का प्रयोग करता है, तब ऊपर (1) में यथानिर्धारित संयुक्त बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा ।”

- (iii) खण्ड-IV के उप-खण्ड (क) के अधीन मौजूदा टिप्पणी 6, संयुक्त बर्थ किराया प्रभार हटाना और निम्नलिखित संशोधित टिप्पणी 6 प्रतिस्थापित करना ।

“6. गोदियों अथवा बंदरगाह दीवार के बर्थ में खड़े किए गए तटीय पोतों की श्रेणी में आने वाले अपतटीय आपूर्ति पोतों पर प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी 0.264 रुपए लगाया जाएगा । पोतों के जीआरटी पर ध्यान दिए बिना सभी अपतटीय आपूर्ति पोत इस दर के अधीन आएंगे और ऊपर (5) में रियायती लेवी के हकदार होंगे ।”

- (iv) खण्ड-II- पायर देयताओं की दरों की मौजूदा अनुसूची को हटाना और निम्नलिखित अनुसूची को प्रतिस्थापित करना:-

क्र.सं.	प्रभार्य पोत	प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रुपए) (उच्चतम दर)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर) (उच्चतम दर)
(i)	जवाहर दीप और पीर पाऊ में थोक तेल पायर में बर्थ किए गए अथवा प्रयोग करने वाले प्रत्येक स्टीम और अन्य यांत्रिक रूप से चालित तथा स्क्वायर रिग पोत पर	408.275 रुपए के न्यूनतम प्रभार के अधीन 0.408 रुपए	न्यूनतम 12.5 अमरीकी डॉलर के अधीन 0.0125 अमरीकी डॉलर
(ii)	प्रत्येक नौका, बजरश अथवा देशी नौका पर (स्क्वायर रिग नहीं)	7.937 रुपए	0.25 अमरीकी डॉलर

- (v) खण्ड-II - पायर देयताएं में मौजूदा टिप्पणी 3 को हटाना और निम्नलिखित संशोधित टिप्पणी 3 प्रतिस्थापित करना :-

“3. प्रस्थान करने की अपनी तैयारी का संकेत देने के समय से 4 घंटे की समाप्ति के बाद पोतों पर कोई पायर देयता नहीं लगाई जाएगी । झूठा संकेत देने के लिए एक दिन के पायर देयता (अर्थात् 24 घंटे) के बराबर दंडात्मक पायर देयता लगाई जाएगी । पोत के मास्टर/एजेंट केवल अनुकूल ज्वार-भाटा तथा मौसम की दशा के अनुसार प्रस्थान करने का संकेत देंगे । पायर देयता के समापन के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल दशाओं की कमी के लिए जहाज की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी ।”

10. ये संशोधन भारत के राजपत्र में इस आदेश के प्रकाशन की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगे।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/04-असाधारण]

211455/04

अनुबंध- I (क)

नौवहन हेतु पत्तन एवं डॉक सुविधाओं संबंधी लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र.सं. विवरण	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06
I. प्रचालन आय	14956.76	16336.17	16005.43	18876.00	19836.87
जोड़ (I)	14956.76	16336.17	16005.43	18876.00	19836.87
II. प्रचालन लागत					
(i) प्रचालन लागत	9983.61	9288.38	9866.12	10458.09	11085.57
(ii) सामान्य सुविधाएं	1.87	0.95	0.95	1.01	1.07
(iii) मूल्यहास	1832.19	1851.01	1851.01	2380.81	2380.81
(iv) वित्त एवं विविध व्यय	6958.66	3908.44	6179.94	6179.94	6179.94
जोड़ (II)	18776.33	15048.78	17898.02	19019.85	19647.39
III. अधिशेष (I-II)	-3819.57	1287.39	-1892.59	-143.85	189.48
IV आबंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	3949.17	3827.18	4065.23	4309.14	4567.69
V निवल अधिशेष (III-IV)	-7768.74	-2539.79	-5957.82	-4452.99	-4378.21
VI ऋणों पर ब्याज	869.45	0.00	0.00	0.00	0.00
VII ब्याज-पश्च निवल अधिशेष	-8638.19	-2539.79	-5957.82	-4452.99	-4378.21
VIII लगी हुई पूंजी				7619.00	7619.00
IX वर्ष 2004-2005, 2005-06 के लिए 17.5% की दर पर आय				1333.33	1333.33
X क्षमता उपयोग				96.72%	96.72%
XI क्षमता उपयोग से संबद्ध नियोजित पूंजी पर आय				1289.59	1289.59
XII आय पश्च निवल अधिशेष/घाटा				-5742.58	-5667.80
XIII (i) के प्रतिशत के रूप में अधिशेष/घाटा				-30.42%	-28.57%
XIV औसत अधिशेष/कमी				(-)29.50%	

अनुबंध-1 (ख)

डॉक में बर्थिंग और मूरिंग सेवा संबंधी लागत विवरण

क्र.सं. विवरण	(लाख रुपए)				
	बिना परिवर्तन				
	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06
I. प्रचालन आय					
(i) बर्थ किराया	4273.24	3862.69	3280.87	3280.87	3280.87
(ii) अन्य आय	68.16	120.88	120.88	120.88	120.88
जोड़	4341.40	3983.57	3401.75	3401.75	3401.75
तटीय पोत दरों के पुनः विवरण के कारण अतिरिक्त आय घटाएं	0.00	0.00	0.00	133.00	133.00
जोड़ (I)	4341.40	3983.57	3401.75	3268.75	3268.75
II. प्रचालन लागत					
(i) प्रचालन लागत	3848.96	3559.79	3781.21	4008.08	4248.57
(ii) सामान्य सुविधाएं	1.55	0.00	0.00	0.00	0.00
(iii) मूल्यह्रास	341.08	347.67	347.67	347.67	347.67
(iv) वित्त एवं विविध व्यय	3414.23	1994.65	3154.32	3154.32	3154.32
जोड़ (II)	7605.82	5902.11	7283.20	7510.07	7750.56
III. अधिशेष (I-II)	-3264.42	-1918.54	-3881.45	-4241.32	-4481.81
IV. आबंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	1712.09	1633.93	1735.56	1839.69	1950.07
V. निवल अधिशेष (III-IV)	-4976.51	-3552.47	-5617.01	-6081.01	-6431.88
VI. ऋणों पर ब्याज	48.55	0.00	0.00	0.00	0.00
VII. ब्याज-पश्च निवल अधिशेष	-5025.06	-3552.47	-5617.01	-6081.01	-6431.88
VIII. लगी हुई पूंजी				4409.00	4409.00
IX. वर्ष 2004-2005, 2005-06 के लिए 17.5% की दर पर आय				771.58	771.58
X. क्षमता उपयोग				96.72%	96.72%
XI. क्षमता उपयोग से संबद्ध नियोजित पूंजी पर आय				746.27	746.27
XII. आय पश्च निवल अधिशेष/घाटा				-6827.28	-7178.15
XIII. (I) के प्रतिशत के रूप में अधिशेष/घाटा				-208.87%	-219.60%
XIV. औसत अधिशेष/कमी				(-)214.24%	

अनुबंध— I (ग)

बंदरों में बर्थिंग और मूरिंग सेवा संबंधी लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र.सं. विवरण	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06
	बिना परिवर्तन				
I. प्रचालन आय					
(i) पायर देयताएं	2170.40	2864.90	3137.62	3420.01	3676.51
(ii) विविध आय	11.16	11.25	11.93	13.00	13.00
जोड़	2181.56	2876.15	3149.55	3433.01	3689.51
तटीय पोत दरों के पुनः विवरण के कारण अतिरिक्त आय घटाएं	0.00	0.00	0.00	442.00	475.00
जोड़ (I)	2181.56	2876.15	3149.55	2991.01	3214.51
II. प्रचालन लागत					
(i) प्रचालन लागत	1364.99	1558.91	1655.87	1755.22	1860.53
(ii) सामान्य सुविधाएं	0.32	0.26	0.28	0.29	0.31
(iii) मूल्यहास	471.87	487.36	487.36	1017.16	1017.16
(iv) वित्त एवं विविध व्यय	864.33	516.42	816.43	816.43	816.43
जोड़ (II)	2701.51	2562.95	2959.94	3589.10	3694.43
III. अधिशेष (I-II)	-519.95	313.20	189.61	-598.09	-479.92
IV. आबंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	474.49	551.99	586.32	621.50	658.79
V. निवल अधिशेष (III-IV)	-994.44	-238.79	-396.71	-1219.59	-1138.71
VI. ऋणों पर व्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII. व्याज-पश्च निवल अधिशेष	-994.44	-238.79	-396.71	-1219.59	-1138.71
VIII. लगी हुई पूंजी				195.16	195.16
IX. वर्ष 2004-2005, 2005-06 के लिए 17.5% की दर पर आय				34.15	34.15
X. क्षमता उपयोग				96.72%	96.72%
XI. क्षमता उपयोग से संबद्ध नियोजित पूंजी पर आय				33.03	33.03
XII. आय पश्च निवल अधिशेष/घाटा				-1252.62	-1171.74
XIII. (I) के प्रतिशत के रूप में अधिशेष/घाटा				-41.88%	-36.45%
XIV. औसत अधिशेष/कमी				(-)39.17%	

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 5th July, 2004

No. TAMP/62/2003-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mumbai Port Trust for revision of composite Berth Hire Charges and Pier Duës as in the order appended hereto.

SCHEDULED

Case No. TAMP/62/2003-MBPT**The Mumbai Port Trust****Applicant****ORDER**

(Passed on this 22 day of June 2004)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for revision of composite berth hire charges and pier dues.

2.1 The MBPT has made the following points in its proposal:

(A) Composite Berth Hire Charges

- (i) The composite berth hire charges were last revised upward by only 25% with effect from 1 November 1997 though the then deficit was around 43%. The upward revision was restricted to 25% to have rates comparable with the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT).
- (ii) These charges were subsequently prescribed on 8 hourly basis w.e.f. 26 May 1999 and no increase has been effected for more than 5 years.
- (iii) The composite berthing activity shows a deficit of 168% as per cost statements of 2001-02. This service could not be made remunerative despite implementation of various cost reduction measures. The revenue from composite berth hire charges has declined to Rs.38.63 crores in 2002-03 from Rs.43.42 Crores in 01-02. The effort now is to revise the composite berth hire charges to maintain revenue of 2002-03.

(B) Pier Dues

The existing Pier dues leviable on the vessels calling at MOT and Pir Páu came into effect from 8 August 2001 and, therefore, review of Pier dues is due in August 2003. The deficit in the service during 2001-02 was 186%. The revenue from the service in 2001-02 was Rs. 21.81 Crores and Rs. 28.65 Crores in 2002-03. Now the effort is to revise the rates to maintain income realized in 2002-03.

(C) Additional Expenditure on account of Inflation

Review of charges need to be done once in two years considering the average inflation rate published by the Ministry of Finance as per TAMP letter dated 15 February 2000. The additional expenditure on account of inflation proposed to be recovered partially by increasing the rates at the inflation rate of 6.94% prevailed in 2001-02.

(D) Rates for Coastal Vessels

The rates for Coastal vessels are not proposed to be revised to 70% of the foreign-going vessels but retained at about 1/3 of the rate for foreign going vessels.

(E) Financial impact of levy of berth hire charges and pier dues on hourly basis.

In terms of TAMP order the composite berth hire charges and pier dues are required to be prescribed on hourly basis with effect from 1 June 2003. By prescribing the charges on hourly basis the vessel may not be required to pay as much charges as they are required to pay earlier. It is anticipated that the GRT and period of stay of the vessels remaining the same, the change over will lead to reduction in income by about 3.81 crores per annum. Revision of berth hire charges and pier dues has been proposed to cover this deficit and to some extent future escalation.

2114 GFI/04

(F) Dockwise rate

TAMP by its order dated 16 May 2001 had directed MBPT to prescribe berth hire charges at different berths depending on the different services provided thereat. The services rendered at MBPT at almost all the berths are common, with the exception of provision of wharf cranes and covered accommodation in few berths. It is, therefore, berth hire charges have been prescribed dockwise separately for Indira Dock and Princes & Victoria Dock as against the existing uniform berth hire charges.

2.2. The MBPT has proposed increase in rate in composite berth hire charges by 18% for coastal vessels and 17% for foreign-going vessels. In case of pier dues, the proposed increase is 27% in respect of coastal vessels and 25% in respect of foreign-going vessels. The overall increase in revenue is expected to be Rs. 4.35 crores per annum.

2.3. The Board of Trustees of the MBPT has approved the proposal in its meeting held on 27 May 2003.

3.1 In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of the MBPT was forwarded to the concerned port users / representative bodies of port users for their comments.

3.2. The comments received from the concerned user organizations were forwarded to the MBPT as feed-back information. The MBPT has responded on the comments furnished by the user organizations

4. The MBPT has subsequently made a submission vide its letter dated 25 November 2003 to further revise upward the rates of berth hire charges and the rates of pier dues denominated in dollar terms by 3% due to loss of income on account of US \$ depreciation against Indian Rupee. In this connection the MBPT has made the following points:

- (i) The US \$ is depreciating against Indian Rupee from the date of proposal. Till date dollar has depreciated approximately by 3%. This has resulted in MBPT receiving less income by rendering services to foreign going vessels and this will result in increase in deficit in services by 7%.
- (ii) Due to Rupee appreciating against US \$, anticipated income to MBPT from rendering services to foreign going vessels at piers will be reduced approximately by 3%. This will increase the deficit in the services to 107%. With a view to making good the additional loss of revenue due to Indian rupee appreciating against us \$, it is also necessary to revise further the Pier dues prescribed in US \$ in respect of foreign going vessels upward by 3%.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, MBPT was requested to furnish additional information / clarification on various points vide our letter dated 9 February 2004. The MBPT was requested to furnish certain information / clarification as decided at the joint hearing vide our letter dated 16 February 2004.

6. In response, the MBPT vide its letter dated 6 March 2004 has made the following points:

- (i). Due to decline in traffic and possible diversion of traffic, the MBPT did not propose any revision of Berth hire charges in its last proposal for revision of vessel related charges and the charges for supply of chipping and painting labour. Prescription of berth hire charges and pier dues on hourly basis will result in reduction in income to the port. Both the services are rendered in deficit. Revising the charges marginally to retain the income prevailed in the year 2002-03 and to cover the escalation in expenditure may not affect the vessels adversely and traffic may not be diverted.

- (ii). MBPT expects to handle 6 % more of POL in 2003-04 and 9 % more in 2004-05 as compared to 2002-03 and 2003-04 respectively. Therefore, estimation of income of pier dues surpasses the income generated in 2002-03.

Since there is declining trend in container traffic in the last couple of years, marginal reduction in revenue in respect of berth hire has been estimated for the year 2003-04 and 2004-05.

- (iii). The financial impact of revising berth hire charges levyable for off-shore supply vessels and vessel which are not engaged in conveyance of the cargo may result in additional income of Rs. 8.5 lakhs for 2003-04 (for one month) and Rs. 1.02 crores for 2004-05.
- (iv). Since estimation of income for the purpose of budget is done in rupee terms based on factors like anticipated revision of charges, trend of income generated in the preceding 5 months, on preparation of budget, etc., MBPT has not made any detailed analysis to find out the impact of fluctuation in the exchange rate while framing the estimates.
- (v). Actual vessel traffic in GRT terms is as follows:

	(In million Tonnes)		
	Docks	Piers	Total
2001-02	12.69	15.29	27.98
2002-03	12.79	15.46	28.25
2003-04@	14.65	17.60	32.25
2004-05@	13.38	16.12	29.50
2005-06@	13.61	16.40	30.01

@ Projections.

- (vi). The MBPT has forwarded cost statements for Berth hire and Pier dues and a consolidated cost statement for port and dock facilities for the year 2004-05 and 2005-06.
- (vii). The additional income on account of restatement of coastal vessel rates for Berth hire and pier dues is as under:-

	(Rs. in Crores)	
Year	Berth hire	Pier Dues
2004-05	1.33	4.42
2005-06	1.33	4.75

- (viii). MBPT has furnished details of income generated from Berth hire and Pier dues for the period June 2003 to January 2004.
- (ix). With regard to the substantial increase of Rs. 8 crores in Finance and Miscellaneous expenses in each of the years 2003-04 and 2004-05, the MBPT has admitted that inadvertently there was a mistake in appropriation and furnished revised cost statement.
- (x). The pension fund of MBPT needs to be augmented to Rs. 2070 Crores. Out of Rs. 2070 Crores, Rs. 1,359 crore is pension liability of the existing 26,845 pensioners, Rs. 569 crores and Rs. 142 crores are towards pension and gratuity liability of 17,341 MBPT employees. Further contribution required for augmenting the pension fund to the required level is Rs.1054 Crores. Keeping in view the income tax exemptions, Rs. 1054 Crores can be contributed in 5 equal instalments in the first 5 years. Accordingly, it has been proposed to make an initial contribution of Rs. 210 Crores towards pension fund in the RE 2003-04.

- (xi). The Availability and utilization of wharf cranes and expenditure on operation and maintenance is as follows:

Details of Availability and Utilization of Wharf Cranes

	2001-02	2002-03	2003-04 @	2004-05 @	2005-06 @
Net Total No. of Hrs available	332769	310041	360372	338517	335425
Utilization in Hours	70219	58666	61949	66915	64437
Percentage	21.10%	18.92%	17.19%	19.77%	19.21%
Expenditure on Wharf Cranes (Rs. in Crores)	5.60	5.39	6.39	6.02	6.04

The Committee constituted to study and asses the requirement of wharf cranes in Indira dock has recommended to refurbish the existing 4 nos 13 tonnes cranes and 2 nos 6 tonnes cranes of BPX and to install 20 new 6 tonne cranes in 2 phases. The procurement processes is in the initial state and it may take some more time till actual procurement.

- (xii). The services / facilities provided against levy of composite berth hire charges are as under:-

- (a). Berth Hire
- (b). Wharf crane
- (c). Night, Sunday overtime working.
- (d). Supply of local telephone.
- (e). Removal of rubbish.
- (f). Bunkering.
- (g). Covering, Culverts, Manholes at berths while discharging bulk cargo.
- (h). Special equipment and fire watch.

7.1 A joint hearing in this case was held on 11 February 2004 at the office of this Authority. At the joint hearing, the MBPT and the concerned users have made their submissions. MANSA requested for an opportunity to comment on the analysis of reduction in revenue due to introduction of hourly berth hire rates. Accordingly, the MANSA was furnished with a copy of MBPT letter dated 6 March 2004. In response, the MANSA has made the following main points:

- (i). If the proposed revision is granted, trade will actually incur 10% to 15% higher cost in berth hire and Pier dues.
- (ii). MBPT has not furnished a comprehensive statement of the difference in revenue of ALL the vessels that have called Mumbai.
- (iii). Due to poor infrastructure and low productivity container traffic and bulk cargo have been falling consistently over the last few years. Liquid cargo like edible oil and breakbulk cargo like steel are only cargo that have shown an increase in traffic. These cargoes, by their nature, are fast moving and vessels carrying them are self reliant. MBPT is offering little or no service to these vessels other than providing berth. These vessels will take the brunt of the alleged deficit due to the falling traffic in other categories of cargo. It is ironic that MBPT is claiming quick turnarounds and better productivity due to nature of these cargoes with little or no service to the trade.
- (iv). As per TAMP's order dated 16 May 2001, MBPT has to prescribe berth hire charges at different berths depending on the different services provided thereat. MBPT has offered reduction in berth hire charges of P & V docks, where handling of cargo vessels is negligible, to cloud the issue. Several berths at Indira Dock do not have cranes or sheds and no concession is offered. The shore cranes are inadequate to handle steel cargo.

7.2 A copy of letter dated 1 April 2004 received from the MANSA furnishing its comments on the additional details furnished by MBPT particularly with reference to the details of reduction in revenue due to introduction of hourly berth hire rates was forwarded to MBPT for its comments. Certain additional information / clarifications were also required from the MBPT. The MBPT vide its letter dated 28 May 2004 has furnished additional information / clarifications on points raised by us. The MBPT also furnished comments on the comments of the MANSA. The main points made by the MBPT are as follows:-

- (a). MBPT furnished cost statements for the year 2005-06 based on estimated vessel traffic and the coastal vessel rate re-statement (without change) for berth hire and power dues.
- (b). The MBPT did not furnish cost statements for the years 2004-05 and 2005-06 for all vessel related activities separately stating that the cost statement furnished by it earlier for port and dock facilities included vessel related charges.
- (c). MBPT has furnished the following comparative position of the income earned on Berth hire, pier dues from June 2003 to March 2004 on hourly basis and on 8 hours shift basis according to which the loss due to change in unit of charging in berth hire is Rs. 95.54 lakhs and that in pier dues is Rs. 274.42 lakhs.
- (d). The additional income due to revision of Berth hire charges levyable for Offshore Supply Vessels may be Rs. 1.02 Crores for the year 2005-06.
- (e). By introduction of hourly rate vessel owners have gained some benefit by way of lesser payment of Berth hire and Pier dues to the port. Due to continuous efforts of the port, duration of stay of vessels at the berth has also come down resulting in owners of the vessels gaining by way of lesser payment of Berth hire charges and saving on account of reduction in ships' idle time. Efforts of MBPT are to restrict the gap between income and expenditure to the level of the year 2002-03. Thus, marginal increase in rates is justified. With regard to the point made by the MANSA on declining container traffic, it is stated that MBPT has to compete with the neighbouring port. Despite the inherent physical constraints, MBPT is making all efforts to arrest declining trend of traffic. As one of the steps towards this effort and to reduce the cost of handling of containers at MBPT, the port has already taken over transportation of containers from ship side to container yard and vice versa with effect from 15 May 2004. MBPT is also in the process of prescribing composite box rate for containers.

Regarding the submission of MANSA about bulk cargo, cargo at Kandla port is being handled by private labour and at MBPT the cargo is handled by the port labour. MBPT also renders the services of stevedoring for the bulk and steel cargo wherein even the direct cost incurred by the port is not being recovered by the charges prescribed for rendering stevedoring services. Insisting MBPT to forego its revenue and render the services continuously in deficit even without recovering direct cost will lead to financial instability of the port. As such marginal increase of approximate 18% in Berth hire charges is justified.

With respect to the contention of the MANSA that MBPT is not rendering any service for liquid bulk cargo it is stated that MBPT provide ultra modern facilities by investing large amount to handle liquid bulk like POL products and liquid chemicals. Facilities offered by MBPT are not available in nearby ports.

Whenever the vessels of edible oil are berthed at the docks, shed and open wharfs of that particular berth remain totally unutilized while the edible oil is discharged by vessels.

7.3 The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties at the joint hearings will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.

2114 GI/04

8. With reference to the totality of information collected during processing of the case, the following position emerges:

- (i). This is yet another piecemeal revision proposal from Mumbai Port Trust (MBPT). The need for a comprehensive review of tariff at MBPT has been highlighted by this Authority many times including in its last Order dated 9 January 2004. As this proposal has been filed by MBPT before disposal of its earlier proposal for revision of vessel-related charges and charges for supply of chipping and painting labour, this proposal has been taken up for consideration. The basic thrust given by MBPT in this proposal is to revise the rates of berth hire charges and pier dues to such a level at which the future revenue from these activities would be maintained at the level of 2002-03. The overall increase in revenue anticipated to be generated due to the proposed revision is Rs 4.35 crores per annum. Subsequent to its initial proposal the MBPT has also sought an additional increase of 3% in dollar denominated tariff items to offset the expected revenue loss on account of foreign exchange variation.
- (ii). In its earlier proposal for revision of vessel-related charges, which was already approved by this Authority vide its Order dated 9 January 2004, the MBPT did not propose any increase in the berth hire charges apprehending diversion of traffic. Now it has changed its earlier stand and proposed upward revision of berth hire rates and pier dues. The MANSA and Oil Companies have categorically brought out the adverse effect on the traffic if the proposed rates are implemented. The views of these organizations have been made available to MBPT and still the port wants to pursue its proposal. It has to be recognized that the proposal of the MBPT does not seek increase in rates to the levels warranted by the cost deficit in the respective activities. The MBPT has repeatedly emphasized in this proceedings that its objective is to maintain the future income from these activities at least at the level that was reached in the year 2002-03.
- (iii). Introduction of hourly berth hire charges by this Authority with effect from 1 June 2003 has been quoted as one of the reasons for the anticipated loss in revenue. It has to be recognized that the relevant revenue accrual, prior to the introduction of hourly rate, is not due to a not so reasonable tariff arrangement. While introducing such a change in the unit of berth hire, this Authority has observed that ahead-of-schedule revision of rates will be taken up if an internal review as carried out by the port discloses any serious financial implication. In the case of MBPT, the anticipated reduction in future revenue does not appear to have been solely contributed by the change effected in the unit of charging. The other factors like appreciation of Indian Rupee vis-à-vis US\$ and the reported improvement in productivity are also found to be the reasons therefor.
- (iv). The proposal of MBPT for prescription of dock-wise berth hire charges has already been approved by this Authority vide its earlier Order dated 9 January 2004. The MANSA has suggested further refinement in the berth hire charges for some of berths at Indira Docks which are more or less similar to the berths at P & V Docks. The port had already been advised to consider prescription of separate berth hire charges for those berths where crantage is levied separately or as a part of handling charges. When the cost position improves, the port can also attempt to prescribe differential berth hire for crane and non-crane berths also within the same dock system. At the request of MANSA, the MBPT has also listed out the various services included in the composite berth hire and indicated that it had not on its own withdrawn any such services. Unbundling of composite berth hire charges is a decision to be taken commonly for all the major ports. Till such time, the existing arrangement will continue.
- (v). The MANSA has made some suggestions about reviewing the existing tariff arrangement in the case of conversion of status of vessels and levy of penal berth hire. The observations made by MANSA in this regard have been elaborately discussed in this Authority's Order dated 9 Jan 2004 and, hence, they are not discussed again in this analysis.

- (vi). As per the general approach adopted by this Authority, the coastal vessel rates are re-stated at the time of the regulatory review of tariff at different ports so that such rates are maintained at 70% of those of foreign-going vessels with reference to the prevailing foreign exchange rate. Such a restatement was ordered by this Authority in its recent order dated 9 January 2004 in respect of the vessel related charges of MBPT.

In the instant proposal, the MBPT has not proposed restatement of coastal vessel rates with reference to the foreign-going vessel rates. The policy of the Government is for encouraging coastal shipping. Recently, the Government of India has also consulted this Authority on introducing concessional tariff for coastal vessels/cargo. A view was also expressed that the coastal rates should not be linked with foreign-going vessel rates. Recognizing the recent thinking of the Government in this regard and in view of the fact that the MBPT has not specifically asked for such restatement of coastal vessel rates, this Authority does not like to insist upon restatement of coastal vessel charges in this case.

- (vii). At the proposal stage, the MBPT projected income on account of berth hire charges at Rs 38 crores each for the years 2003-04 and 2004-05. Subsequently, the MBPT clarified that its estimate should be scaled down on the basis of annualised income considering the actuals for 10 months of the year 2003-04. Accordingly, it has furnished revised income estimates for the years 2003-04, 2004-05 and 2005-06. With regard to pier dues, the port has revised the income estimates for the years 2003-04, 2004-05 and 2005-06 as it expects increase in POL traffic. The revised income estimates furnished by the port are relied upon in this analysis.
- (viii). As has been mentioned earlier, it is a piecemeal revision proposal. Such proposals always cause problems in analyzing the reasonableness and eliminating overlapping of cost allocation across different activities. Further, the proposal of the MBPT does not seek increase in the rates as warranted by the cost deficit of the activities. That being so, an indepth of the analysis of the cost position has not been made and generally the position reported by the MBPT is relied upon.
- (ix). Notwithstanding this position, some adjustments have been made in the cost estimates with reference to the annual escalation. The MBPT has assumed an annual inflation at 6.94% per annum to project its future cost estimates. This Authority has been allowing an annual escalation of 6% for the tariff revision proposal of other ports which are decided recently. The projection of expenditure has been moderated accordingly in this case also.
- (x). In its earlier Order dated 9 January 2004 this Authority observed that given the technological changes in shipping the port should review the need to maintain high fleet strength of wharf cranes of lower capacity with a view to curtail the cost incurred on them. The port was advised that reduction in overheads needs to be achieved to provide cost efficient operation. On a query made in this regard, the port has stated that it has started the process of replacement of old cranes and has projected marginal reduction in expenditure on wharf cranes for the year 2004-05 and 2005-06 as compared to the year 2003-04.
- (xi). There was a substantial increase of Rs 8 crores in finance and misc. expenditure projected in each of the years 2003-04 and 2004-05. When pointed out, the port has admitted a mistake in apportionment of retirement benefits and bonus and modified its earlier cost statement to rectify the error.

The detailed break up of finance and misc. expenditure is not available. Nevertheless, it appears that a substantial expenditure on reinforcing its pension fund has been apportioned to the activities under consideration. While this Authority endorses the approach of the Port to build up its pension fund, it is not inclined to admit contributions to the fund for past liability as admissible cost while determining the basic tariff. It is

noteworthy that such a position was maintained by this Authority in the case of Mormugoa Port Trust when a similar proposal was raised by that port. If it is found that the accumulated surpluses/reserves or provisions made cannot adequately cover such liabilities or for any other justifiable reasons, a special rate for a limited period may be prescribed to meet such liabilities. In the absence of break up available, the expenditure projections given by the MBPT for finance and misc. expenses have been included in the cost statement without any modification which should not be taken as an endorsement of the approach of recognizing additional contribution to pension fund in the computation of tariff.

- (xii). The port has included accrued interest, HBA and advances to BDLB as part of current assets while estimating working capital. Interest income on investments and HBA are not relevant in the tariff revision exercise. Advances to BDLB are from the balance of revenue reserve. These items are not, therefore, form a part of current assets for arriving at the working capital. If these items are excluded working capital estimate will be a negative figure. It has, therefore, been taken as "NIL" for the purpose of this analysis.
- (xiii). The maximum permissible return on capital employed allowed in the case of Major Port Trusts at present comprises of the interest rate at which Govt. of India loans are available to the port trusts plus 3% to each of the two mandatory funds. The lending rate of the Government loans available to the Major Port Trusts was 11.50% for the financial year 2003-04 which is not yet revised for the current year.

Accordingly, the maximum permissible return on capital employed is 17.5% as against 18.5% considered by the Port in the cost statement. Necessary corrections have been made in the cost statement accordingly.

In its earlier proposal for revision of rates for vessel related charges and charges for supply of chipping and painting labour, the port had indicated that against the assessed capacity of 30.5 MT, the cargo traffic estimated to be handled is 29.5 MT for the year 2004-05. The capacity utilization accordingly works out to 96.72% for the year 2004-05. The port has reportedly not estimated the cargo traffic for the year 2005-06. In the absence of any other information available to the contrary, the capacity utilization of 96.72% applicable for the year 2004-05 is considered for the year 2005-06 also in the analysis. The maximum permissible return of 17.5% on capital has been moderated with reference to the capacity utilization factor as has been generally done in the other tariff cases.

- (xiv). Subject to the analysis given above, the financial / cost statements have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex I (a) to (c)**.

The summarized position of the results disclosed by the financial / cost statements for the years 2004-05 and 2005-06 is presented in the table given below:

Sr. No.	Activities	Surplus / deficit for the year 2004-05 (Rs. in Crores) }	Surplus /deficit as percentage on operating income	Surplus / deficit for 2005-06 (Rs. in Crores)}	Surplus / deficit as percentage of operating income
1.	Vessel related activity	(-) 57.43	(-) 30.42	(-) 56.68	(-) 28.57
2.	Berth hire	(-) 68.27	(-) 208.87	(-) 71.78	(-) 219.60
3.	Pier Dues	(-) 12.53	(-) 41.88	(-) 11.72	(-) 36.45

Since a cost based rate revision is not proposed by the MBPT, much of an emphasis is not placed on the cost deficit position indicated above. Nevertheless, it gives an indication that the overall activity is in deficit.

- (xv). Since the main objective of the proposal, as reiterated by the MBPT, is to maintain the future revenue at the level of 2002-03, the estimated income position in respect of berth hire and pier dues for the years 2004-05 and 2005-06 as compared to the year 2002-03 is given below:

(Rs. in Lakhs)

Activity	Income				
	2002-03	2004-05	Percentage decrease(-) / increase (+) compared to 2002-03	2005-06	Percentage decrease(-) / increase (+) compared to 2002-03
Berth Hire	3863	3148	(-) 22.70%	3148	(-) 22.70%
Pier Dues	2865	2978	(+) 3.94%	3201.51	(+) 11.75%

In respect of berth hire, the estimated drop in revenue for the years 2004-05 and 2005-06 as compared to the year 2002-03 is 22.70%. Since the Port has proposed to increase the composite berth hire charges by 18% for coastal vessels and 20% for foreign-going vessels which is well within the average drop in revenue, the proposal of the port in this regard is approved.

In respect of the pier dues, the estimated income for the years 2004-05 and 2005-06 is, in fact, higher by 3.94% and 11.75% respectively as compared to the revenue for the year 2002-03. Since the port has proposed revision to maintain the future revenue at the level of that achieved in the year 2002-03 and in the case of pier dues more than such a level is found to be achieved even at the existing rates, revision of pier dues does not appear to be necessary. Further, additional income on account of revision of berth hire charges and without any revision of pier dues is expected to be around Rs 6.30 crores which also surpasses the estimates of MBPT which anticipates an additional income of Rs 4.35 crores per annum from the proposed rates.

- (xvi) A separate berth hire charges for off-shore supply vessels was approved by this Authority vide its earlier Order dated 9 January 2004. The increase in berth hire charges now will apply on existing rates prescribed for the off-shore supply vessels also.
- (xvii). As already stated, upward revision of pier dues is not necessary keeping in view the objective with which the proposal was formulated by MBPT. The MBPT has confirmed implementation of hourly charges. Since the existing Scale of Rates prescribes pier dues on 8 hourly basis, these are converted to hourly rates in the revised prescription.
- (xviii). In line with the direction issued by the Government under Section 111 of the Major Port trusts Act, 1963, the rates approved will be ceiling level and the rebates / discounts will be at floor level. MBPT will have the flexibility to charge lower rates if it so desires.
- (xix). The revised rates approved will remain valid for a period of 2 years from the date of notification of the order. The validity of the rates will expire automatically on expiry of two years from the date of notification of the order unless specifically extended by this Authority.

9. In the result, and for the reason given above, and based collective application of mind, this Authority approves the following amendments to the Scale of Rates of MBPT:

- (i). To delete the existing Schedule of Rates of sub-section (A) of Section – IV, composite Berth Hire charges and substitute the following revised Schedule:

“ Berth hire charges on vessel, boats and barges berthed at Indira Dock and its harbour wall, including Ballard Pier and Ballard Pier Extension, Prince's & Victoria Docks and its harbour walls shall be payable by Masters or

2114 GT/04

Owners or Agents or Charterers of such vessels, boats and barges at the following rates:

Sl. No:	Vessels berthed at	Ceiling rate per GRT for per hour or part thereof.	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Indira Dock & its harbour walls, Ballard Pier and Ballard Pier Extension	0.111	0.007
2.	Prince's & Victoria Docks and its harbour walls	0.086	0.0055

- (ii). To delete the existing Note 5 under sub-section (A) of Section – IV, composite Berth Hire charges and substitute the following revised Note 5:

" 5. Every Boat and Country Craft of less than 1000 GRT and pleasure yacht and a lash barge entering the Docks shall be levied berth hire charges at Rs. 5.016 / US \$ 0.4050 per hour or part thereof for the first 200 GRT or part thereof and Rs. 2.507 / US \$ 0.2025 per hour or part thereof for every additional 100 GRT or part thereof in respect of coastal / foreign going vessels respectively. This concessional rate will be admissible to local craft, boats and barges except off shore supply vessels whether self propelled or not and plying in foreign and coastal trade. The concessional rate shall also be admissible to lash barges and pleasure yacht irrespective of their tonnage. Each barge will be separately charged berth hire charges treating each as a distinct vessel. However, when the barges make use of wharf crane, the composite berth hire charges as prescribed at (1) above shall be levied."

- (iii). To delete the existing Note 6 under Sub-section (A) of Section – IV, Composite Berth Hire charges and substitute the following revised Note 6.

"6. Offshore supply vessels falling in the category of coastal vessels berthed at any berth in Docks or Harbour wall shall be levied with Rs. 0.264 per GRT per Hour or part thereof. All the offshore supply vessels will be subjected to this rate irrespective of the GRT of the vessels and will not be entitled for concessional levy as at (5) above.

- (iv). To delete the existing schedule of rates at Section II - Pier Dues and substitute the following schedule:

Sl. No:	Vessels Chargeable	Rate per GRT for per hour or part thereof	
		Coastal vessel (in Rs) (Ceiling Rate)	Foreign-going vessel (in US \$) (Ceiling Rate)
(i).	On every steam and other mechanically propelled and square rigged vessels berthed at or using the bulk oil piers at Jawahar Deep and Pir Pau	Rs. 0.408 subject to a minimum charge of Rs. 408.275	US \$ 0.0125 subject to a minimum charge of US \$ 12.5
(ii)	On every boat, barge or country craft (not square rigged).	Rs. 7.937	US \$ 0.25

- (v). To delete the existing Note 3 at Section II – Pier Dues and substitute the following revised Note 3:

"3. No Pier Dues shall be levied on vessels after expiry of 4 hours from the time of signaling its readiness to sail. Penal Pier Dues equal to one day's Pier Dues (i.e. 24 hours) shall be levied for false signal. The Master/Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of Pier Dues shall exclude the ship's waiting period for want of favourable conditions.

10. These amendments shall come into effect after expiry of 30 days from the date of publication of this order in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT/III/IV/143/04-Exty.]

ANNEX—1(a)

Cost Statement for Port & Dock Facilities for Shipping

(in lakhs Rs.)

Sr. No:	Particulars	2001-02	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
I	Operating Income	14956.76	16336.17	16005.43	18876.00	19836.87
	Total (I)	14956.76	16336.17	16005.43	18876.00	19836.87
II	Operating Cost					
i)	Operating Cost	9983.61	9288.38	9866.12	10458.09	11085.57
ii)	General Facilities	1.87	0.95	0.95	1.01	1.07
iii)	Depreciation	1832.19	1851.01	1851.01	2380.81	2380.81
iv)	Finance & Misc. Exp.	6958.66	3908.44	6179.94	6179.94	6179.94
	Total (II)	18776.33	15048.78	17898.02	19019.85	19647.39
III	Surplus (I - II)	-3819.57	1287.39	-1892.59	-143.85	189.48
IV	Allocated Management & General Overheads	3949.17	3827.18	4065.23	4309.14	4567.69
V	Net Surplus (III - IV)	-7768.74	-2539.79	-5957.82	-4452.99	-4378.21
VI	Interest on Loans	869.45	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Net surplus after interest	-8638.19	-2539.79	-5957.82	-4452.99	-4378.21
VIII	Capital Employed				7619.00	7619.00
IX	Return at 17.5% for 2004-05, 2005-06				1333.33	1333.33
X	Capacity utilisation				96.72%	96.72%
XI	Return on Capital employed linked to Capacity Utilisation				1289.59	1289.59
XII	Net Surplus / Deficit after returns				-5742.58	-5667.80
XIII	Surplus /Deficit as percentage of (I)				-30.42%	-28.57%
XIV	Average Surplus/Shortfall				(-)29.50%	

ANNEX—1(b)

Cost Statement for service Berthing and Mooring at Docks

Sr. No:	Particulars	2001-02	2002-2003	2003-2004	(in lakhs Rs.)	
					Without Changes	
		2004-2005	2005-2006			
I	Operating Income					
i)	Berth Hire charges	4273.24	3862.69	3280.87	3280.87	3280.87
ii)	Other Income	68.16	120.88	120.88	120.88	120.88
	Total	4341.40	3983.57	3401.75	3401.75	3401.75
	Less additional income on account of restatement of coastal vessel rates.	0.00	0.00	0.00	133.00	133.00
	Total(I)	4341.40	3983.57	3401.75	3268.75	3268.75
II	Operating Cost					
i)	Operating Cost	3848.96	3559.79	3781.21	4008.08	4248.57
ii)	General Facilities	1.55	0.00	0.00	0.00	0.00
iii)	Depreciation	341.08	347.67	347.67	347.67	347.67
iv)	Finance & Misc. Exp.	3414.23	1994.65	3154.32	3154.32	3154.32
	Total (II)	7605.82	5902.11	7283.20	7510.07	7750.56
III	Surplus (I - II)	-3264.42	-1918.54	-3881.45	-4241.32	-4481.81
IV	Allocated Management & General Overheads	1712.09	1633.93	1735.56	1839.69	1950.07
V	Net Surplus (III - IV)	-4976.51	-3552.47	-5617.01	-6081.01	-6431.88
VI	Interest on Loans	48.55	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Net surplus after interest	-5025.06	-3552.47	-5617.01	-6081.01	-6431.88
VIII	Capital Employed				4409.00	4409.00
IX	Return at 17.5% for 2004-05, 2005-06				771.58	771.58
X	Capacity utilisation				96.72%	96.72%
XI	Return on Capital employed linked to Capacity Utilisation				746.27	746.27
XII	Net Surplus / Deficit after returns				-6827.28	-7178.15
XIII	Surplus /Deficit as percentage of (I)				-208.87%	-219.60%
XIV	Average Surplus/Shortfall				(-)214.24%	

ANNEX—1(c)

Cost Statement for service Berthing and Mooring at Bunders

Sr. No:	Particulars	2001-02	2002-2003	2003-2004	(in lakhs Rs.)	
					Without Changes	
					2004-2005	2005-2006
I	Operating Income					
i)	Pier Dues	2170.40	2864.90	3137.62	3420.01	3676.51
ii)	Misc. Income	11.16	11.25	11.93	13.00	13.00
	Total	2181.56	2876.15	3149.55	3433.01	3689.51
	Less additional income on account of restatement of coastal vessel rates.	0.00	0.00	0.00	442.00	475.00
	Total(I)	2181.56	2876.15	3149.55	2991.01	3214.51
II	Operating Cost					
i)	Operating Cost	1364.99	1558.91	1655.87	1755.22	1860.53
ii)	General Facilities	0.32	0.26	0.28	0.29	0.31
iii)	Depreciation	471.87	487.36	487.36	1017.16	1017.16
iv)	Finance & Misc. Exp.	864.33	516.42	816.43	816.43	816.43
	Total (II)	2701.51	2562.95	2959.94	3589.10	3694.43
III	Surplus (I - II)	-519.95	313.20	189.61	-598.09	-479.92
IV	Allocated Management & General Overheads	474.49	551.99	586.32	621.50	658.79
V	Net Surplus (III - IV)	-994.44	-238.79	-396.71	-1219.59	-1138.71
VI	Interest on Loans	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Net surplus after interest	-994.44	-238.79	-396.71	-1219.59	-1138.71
VIII	Capital Employed				195.16	195.16
IX	Return at 17.5% for 2004-05, 2005-06				34.15	34.15
X	Capacity utilisation				96.72%	96.72%
XI	Return on Capital employed linked to Capacity Utilisation				33.03	33.03
XII	Net Surplus / Deficit after returns				-1252.62	-1171.74
XIII	Surplus /Deficit as percentage of (I)				-41.88%	-36.45%
XIV	Average Surplus/Shortfall				(-)39.17%	

2114 GI/04